Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3398

18. 11. 88

Große Anfrage

der Abgeordneten Frau Vennegerts, Sellin, Hoss und der Fraktion DIE GRÜNEN

Beteiligung von Daimler-Benz an Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) – II –

hier: I. Die rüstungswirtschaftliche Bedeutung der Beteiligung
II. Das Beschaffungsvorhaben Jäger 90
III. Die Forschungs- und Entwicklungsförderung
IV. Kontrollmöglichkeiten des Bundesrechnungshofes

I. *Die rüstungswirtschaftliche Bedeutung der Beteiligung*

Nach der Übernahme von AEG, MTU und Dornier ist aus dem Autoproduzenten Daimler-Benz der größte Rüstungsproduzent der Bundesrepublik Deutschland geworden. Zwar macht der Rüstungsumsatz weniger als 10 % des Gesamtumsatzes aus – gleichwohl vereinigt Daimler-Benz aber damit annähernd 40 % aller vom Verteidigungsministerium vergebenen Aufträge auf sich. Nach der Fusion mit MBB wäre Daimler-Benz auch europaweit der größte Rüstungskonzern. Wenn die Bundesregierung von der Notwendigkeit der „europäischen Einigung" redet, ist wohl der Aufbau einer grenzüberschreitenden „Rüstungs-Internationale" gemeint.

II. *Das Beschaffungsvorhaben Jäger 90*

Die Entwicklung und Beschaffung des MRCA-TORNADO galten bislang als „größtes Rüstungsprogramm seit Christi Geburt". Die Bundesregierung im Verein mit CDU, CSU und FDP hat es geschafft, diesen „Rekord" noch zu übertreffen. Mit einem Beschaffungsvolumen von 43 Mrd. DM wird der „Jäger 90" alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen. Und selbstverständlich ist der Daimler-Benz-Konzern auch hier schon mit von der Partie: Die Daimler-Tochter MTU ist Mitglied des Konsortiums, das die Entwicklung des Triebwerks für den „Jäger 90" übernehmen soll. MBB hat die industrielle Führerschaft für den bundesdeutschen Anteil an der Zellenentwicklung. Nach einer Fusion wird dieser MBB-Teil unter dem Daimler-Dach vereinigt sein.

III. *Die Forschung und Entwicklungsförderung*

Daimler-Benz ist bereits heute eines der forschungsintensivsten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland. Mit 12 143 F&E-Beschäftigten im Automobilbereich und weiteren 7 000 bis 8 000

bei Dornier, MTU und AEG würde diese Position bei einer Beteiligung an MBB weiter verstärkt.

Die Realisierung des Weltraumprogramms der Bundesregierung wird zu einem weiteren Ausbau der Spitzenposition von Daimler-Benz führen. Allein 1976 bis 1985 wurden durch die Bundesregierung 8,1 Mrd. DM an Fördermitteln für die Raumfahrt zur Verfügung gestellt; 1987 über 1 Mrd. DM und damit rd. 60 % des Branchenumsatzes von 2 Mrd. DM. Der Etat des BMFT für die Weltraumforschung ist in den 80er Jahren zum Schwerpunkt entwickelt worden; seit 1982 hat er um 428,5 Mio. DM oder mehr als 60 % zugenommen. In der Finanzplanung 1988 ist eine weitere Verschiebung des Weltraumanteils am gesamten BMFT-Haushalt von derzeit 15 % auf 19 % in 1991 vorgesehen. Nach einer Beteiligung von Daimler-Benz an MBB wird die Branche „Raumfahrt" weitestgehend identisch sein mit einem Unternehmen, nämlich dem Daimler Benz-Konzern. Alle für das Weltraumprogramm eingeplanten Mittel werden letztlich in die Schatullen von Daimler fließen.

IV. *Kontrollmöglichkeiten des Bundesrechnungshofes*

Die angestrebte Beteiligung von Daimler-Benz an MBB wird im Rüstungsbereich, in der Raumfahrt, im zivilen Flugzeugbau und anderen, von öffentlichen Aufträgen abhängigen Bereichen zu verstärkter Monopolisierung führen. Die Kritik an diesen Plänen hat zu unterschiedlichen Forderungen geführt. Unter anderem wird verlangt, die Prüfrechte des Bundesrechnungshofes zu stärken.

a) Im Rüstungsbereich hat der Bundesrechnungshof bislang überhaupt keine direkten Kontrollmöglichkeiten. Die Kompetenz, Preisprüfungen durchzuführen, liegt z. T. bei den Preisprüfungsstellen der Bundesländer, z. T. beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB). Für die an Rüstungsaufträgen partizipierenden Unternehmen führt dies zu überdurchschnittlichen Gewinnmöglichkeiten bei öffentlichen Aufträgen.

b) Auch was die „zivile" Airbusproduktion anlangt, ist die Stellung des Bundesrechnungshofs nicht anders. Eine Kontrolle „vor Ort", ob die, von der Industrie gegenüber dem Bund geltend gemachten Kosten auch zutreffen, ist dem Bundesrechnungshof verwehrt.

c) Insofern ist es dem Bundesrechnungshof auch nicht möglich, eine eventuell stattfindende „Quersubventionierung" zwischen Rüstungs- und Zivilproduktion, d. h. die unzulässige Belastung des öffentlichen Auftraggebers mit Kosten aus der Zivilproduktion, zu kontrollieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. *Rüstungswirtschaftliche Bedeutung der Beteiligung*

1. Nach Angaben des Vorstandsvorsitzenden und des Aufsichtsratsvorsitzenden von Daimler-Benz würde ein Verbund aus den Konzernen Daimler-Benz und MBB einen Umsatz im Rüstungssektor in Höhe von etwa 8 Mrd. DM haben.

Kann die Bundesregierung diese Angaben bestätigen? Wie bewertet die Bundesregierung die Konzentration von Rüstungsaufträgen bei einem Konzern?

2. Nach Pressemeldungen würde der Daimler-Benz-Konzern unter Einbeziehung von MBB etwa 60 Prozent aller Beschaffungen und 70 Prozent aller Entwicklungsaufträge im Rahmen des Einzelplans 14 auf sich vereinigen.

   Kann die Bundesregierung diese Angaben bestätigen?

   Welchen Anteil an den investiven Ausgaben des Einzelplans 14 hatten die Unternehmen Daimler-Benz, AEG, MTU, Dornier und MBB jährlich im Zeitabschnitt 1980 bis 1988 in prozentualen und absoluten Beträgen? Wie sind die entsprechenden Anteile bei militärischen Forschungs- und Entwicklungsausgaben?

3. Welchen Anteil hatten die fünf oben genannten Unternehmen an den Verpflichtungsermächtigungen im Bereich der investiven Ausgaben des Einzelplans 14 im Zeitraum von 1980 bis 1988 (Anteil jeweils in prozentualen und absoluten Beträgen pro Jahr und als Gesamtsumme)? Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil der fünf Unternehmen an den zukünftigen (1989 bis 1993) Verpflichtungsermächtigungen im Bereich der investiven Ausgaben des Einzelplans 14?

4. An welchen in den Jahren 1980 bis 1988 in der Abwicklung befindlichen Vorhaben, die aus den investiven Ausgaben des Einzelplans 14 mit einem Finanzvolumen von mehr als 50 Mio. DM im Einzelfall finanziert wurden oder werden, waren die Firmen Daimler-Benz, MBB, MTU, AEG und Dornier sowie Firmen oder Konsortien, an denen die Genannten Beteiligungen halten, als Generalunternehmer, Hauptauftragnehmer oder als Unterauftragnehmer bis zum zweiten Grade im einzelnen beteiligt, und in welcher dieser Funktionen waren sie jeweils tätig?

5. Wie hoch waren in den Jahren 1980 bis 1988 jeweils die genehmigten Ausfuhren nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz, und welchen prozentualen Anteil an diesen Ausfuhren hatten in den einzelnen Jahren Daimler-Benz, AEG, MTU, Dornier und MBB zusammengenommen? Teilt die Bundesregierung Besorgnisse von Teilen der Öffentlichkeit, daß bei einer Beteiligung von Daimler-Benz an MBB der Druck, den Rüstungsepxort auszuweiten, zunehmen wird? Falls nein, wie begründet sie ihre Auffassung?

6. Kann die Bundesregierung Befürchtungen begründet widerlegen, daß in Anbetracht des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzes von Daimler-Benz Rüstungsgüter oder Rüstungstechnologien ohne staatliche Kontrollmöglichkeiten auf dem Weltmarkt angeboten werden und dadurch außenpolitischer Schaden für die Bundesrepublik Deutschland entsteht?

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Anzahl der rüstungsabhängig Beschäftigten im Daimler-Benz-Konzern und

bei MBB? Sind regionale Abhängigkeiten von Rüstungsaufträgen innerhalb des Verbundes auszumachen, und wenn ja, in welchen Gebieten?

8. In der Öffentlichkeit wird unter anderem kritisiert, daß es bei einer Beteiligung von Daimler-Benz an MBB zu einem Rüstungsmonopol kommen könnte und exorbitante Preissteigerungen bei laufenden Beschaffungsvorhaben zu erwarten wären.

   Teilt die Bundesregierung diese Befürchtungen? Falls nein, kann sie diese Befürchtungen begründet widerlegen?

9. Welche Rolle sollte nach Auffassung der Bundesregierung der Daimler-Benz-Konzern zukünftig gegenüber den großen westeuropäischen und US-amerikanischen Rüstungsproduzenten spielen? Wie beurteilt die Bundesregierung die „Konkurrenzfähigkeit" der bundesdeutschen Rüstungsindustrie? Hält sie eine Konzentration von Produktionskapazitäten für erforderlich? Wenn ja, aus welchen Gründen und in welchen Bereichen?

10. Inwieweit will die Bundesregierung den Wettbewerbsbeschränkungen im Rüstungsbereich durch erhöhte internationale Ausschreibungen begegnen, welche Probleme sieht sie bei solch einem Schritt und will sie mit dem bislang praktiziertem Verfahren brechen, den bundesdeutschen Fertigungsanteil an den internationalen Programmen entsprechend dem bundesdeutschen Finanzierungsanteil zu vergeben? Mit welchen kurz-, mittel- und langfristigen Arbeitsplatzauswirkungen rechnet die Bundesregierung bei einer „wirklichen" internationalen Ausschreibung in den Bereichen

    - Luftfahrtindustrie,
    - Raumfahrt,
    - Panzerbau,
    - militärische Elektrotechnik,
    - Kriegsschiffbau?

II. *Das Beschaffungsvorhaben Jäger 90*

11. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, die Entwicklung des Jagdflugzeuges 90 müsse auf jedenfall zu Ende geführt werden? Ist ein Abbruch des Entwicklungsvorhabens noch eine Option der Bundesregierung, und welche Bedingungen sind ggf. daran geknüpft? Wie begründet die Bundesregierung ihre Position?

12. Die Kostenschätzungen der Bundesregierung für die Beschaffung des Jagdflugzeuges 90 gehen von Annahmen aus, die bei Nichteintreffen zu einem erheblichen zusätzlichen Mittelbedarf führen.

    Hat die Bundesregierung alternative Kostenschätzungen durchgeführt, und zu welchen Ergebnissen ist sie unter Zugrundelegung welcher Annahmen gekommen? Falls keine Alternativschätzungen durchgeführt wurden, warum nicht?

13. Welche Mittel wären nach Ansicht der Bundesregierung zusätzlich für die Entwicklung und Beschaffung des Jagdflugzeuges 90 aufzuwenden, wenn die durchschnittlichen Preissteigerungsraten der letzten 10 Jahre für den „wehr"technischen Bereich der Luft- und Raumfahrtindustrie zugrunde gelegt und in die Kostenschätzung einbezogen würden?

14. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung dem Jagdflugzeug 90 im Hinblick auf die technologische und wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der „Airbus-Familie" zu, und welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zu der in Öffentlichkeit und Medien verbreiteten These, daß im Falle eines Verzichts auf den Jäger 90 ein erheblich höherer Finanzmittelbedarf für den Airbus entstehen würde?

15. Einige Kritiker heben die entspannungsfeindliche Funktion des Jäger 90 hervor und betonen, daß auf dieses Jagdflugzeug im Rahmen von Abrüstungsverhandlungen zuerst verzichtet werden sollte.

    Unter welchen rechtlichen Voraussetzungen, und/oder welcher Vorbehalte und mit welchen finanziellen Folgen ist ein Ausstieg aus dem Entwicklungsvorhaben JF 90 heute noch möglich? Hat die Bundesregierung Vorsorge dafür getroffen, daß im Falle eines Ausstiegs keine Vertragsstrafen oder andere finanzwirksame Sanktionen fällig werden? Hat die Bundesregierung allgemein die Möglichkeit aus Beschaffungsvorhaben auszusteigen, ohne mit Schadensersatzforderungen der Industrie rechnen zu müssen? Falls nein, sind entsprechende Vertragsklauseln in Vorbereitung?

16. Wie bewertet die Bundesregierung Aktivitäten von Beschäftigten, alternative Produkte zu Rüstungsgütern zu entwickeln, um den Abrüstungsprozeß auch betrieblich abzusichern? Welche unterstützenden Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang veranlaßt? Sind bei den Beteiligungsgesprächen die Vorschläge des MBB-Arbeitskreises „Alternative Fertigung", z. B. nach der Herstellung von Luftschiffen, eingeflossen und ggf. welche Ergebnisse konnten erzielt werden?

17. Wie viele Arbeitsplätze und in welchen Bundesländern wird das Projekt JF 90 über wie viele Jahre nach Schätzung der Bundesregierung sichern? Wie verteilen sich die Arbeitsplätze auf die hauptsächlich betroffenen Branchen? Wie viele Arbeitsplätze könnten bei gleichem Mittelansatz wie für das Jagdflugzeug 90 für die gleiche Zahl von Jahren

    a) in den Sektor Elektronik,

    b) im sozialpädagogischen Bereich,

    c) in Forschung und Lehre an Hochschulen,

    d) im Schulwesen,

    e) im Gesundheitswesen

    finanziert werden, wenn durchschnittliche Gehaltsgefüge zugrundegelegt werden?

III. *Forschungs- und Entwicklungsförderung*

18. Aus welchen Einzelplänen des Bundeshaushalts erhalten die Unternehmen Daimler-Benz, Dornier, MTU, AEG und MBB Forschungs- und Entwicklungsförderung? Wie hoch sind die entsprechenden Zahlungen für die fünf Unternehmen zusammengenommen, gesondert ausgewiesen für die einzelnen Ressorts? Welcher absolute Betrag wird nach Auffassung der Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren jährlich und insgesamt auf die fünf Unternehmen entfallen (grobe Schätzung genügt)?

19. In welcher Höhe wurden laut BMFT-Forschungsförderungskatalog an die Unternehmen Daimler-Benz, Dornier, MTU, AEG und MBB im Zeitraum 1980 bis 1988 Forschungsmittel gezahlt (jeweils einzelne Jahre und Gesamtsumme)? Welchen prozentualen Anteil hatten die fünf Unternehmen zusammen an der gesamten Forschungsförderung laut BMFT-Forschungsförderungskatalog (jeweils einzelne Jahre und Gesamtsumme)?

20. Für die 70er Jahre hat die Monopolkommission nachgewiesen, daß „bei der F&E-Förderung eine Bevorteilung der größeren Unternehmen gegenüber den kleineren gegeben ist" (Tzf. 793), was vornehmlich in einer Bevorzugung der Großtechnologie, z. B. Flugzeugbau, zum Ausdruck kommt (Tzf. 808).

    Kann die Bundesregierung begründet widerlegen, daß diese Tendenzen durch die Beteiligungspolitik von Daimler-Benz weiter verstärkt werden? Hält die Bundesregierung es nicht für dringend geboten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um

    a) kleinere und mittlere Unternehmen,

    b) andere Technologien und

    c) den zivilen Bereich zu fördern?

21. Wieviel Projekte sind im Rahmen der Forschungsinitiative EUREKA bislang anerkannt und bewilligt worden, an wie vielen ist mindestens ein bundesdeutsches Unternehmen beteiligt, und an wie vielen und welchen Projekten ist mindestens eines der fünf Unternehmen: Daimler-Benz, AEG, Dornier, MTU und MBB involviert? Welchen Anteil (relativ und absolut) haben die fünf genannten Unternehmen an den gesamten EUREKA-Projekten? Wie bewertet die Bundesregierung die Verteilung der Forschungsmittel im Rahmen von EUREKA?

22. Im Hinblick auf die Finanzierbarkeit öffentlicher Aufträge sind die Besonderheiten bei der Entwicklung der Preissteigerungsraten bedeutsam. Nach Angaben des Bundesrechnungshofes sollen die durchschnittlichen jährlichen Preissteigerungsraten der bundesdeutschen Luft- und Raumfahrtindustrie nicht nur über der allgemeinen Teuerung, sondern auch über der mittleren Zuwachsrate des Einzelplans 14 liegen.

    Stimmt die Bundesregierung diesen Berechnungen zu? Wie verliefen die durchschnittlichen Preissteigerungen während der Jahre 1980 bis 1988 beim

— Bruttosozialprodukt,
— in der zivilen Luftfahrtindustrie,
— in der Raumfahrtindustrie,
— bei militärischen Beschaffungen im Luftfahrtbereich,

jeweils getrennt nach einzelnen Jahren und als Gesamtdurchschnitt?

Wie hoch war die jährliche Preissteigerungsentwicklung bei Raumfahrtprojekten im selben Zeitraum? Liegen Untersuchungen über die Kostensteigerungen bei den drei Raumfahrtprogrammen HERMES, COLUMBUS und ARIANE 5 vor? Wie lauten die entsprechenden Ergebnisse?

23. Hängen die überdurchschnittlichen Preissteigerungsraten bei Weltraumprogrammen zum Teil an den Vergabemodi?

In einer Studie, die in Zusammenarbeit mit der Kienbaum Unternehmensberatung GmbH entstand, wird darauf hingewiesen, daß ESA-Aufträge nicht an die VOPR 30/53 angelehnt werden. Dadurch ist ein Gewinnzuschlag bis zu 14 % möglich.

— Wie begründet die Bundesregierung diese von der allgemeinen Praxis der öffentlichen Auftragsvergabe abweichende Regelung bei ESA-Weltraumprojekten? Ist eine Überweisung von Finanzmitteln an die ESA-Behörde überhaupt statthaft, wenn dort offensichtlich gegen die haushaltsrechtliche Vorschrift des sparsamen und wirtschaftlichen Umgangs mit den Mitteln und dem Vermögen des Bundes verstoßen wird?

— Welche Anstrengungen wurden von seiten der Bundesregierung bislang gemacht, um diese marktwirtschaftlich und gegenüber dem Steuerzahler nicht zu rechtfertigende Vergabepraxis abzubauen?

— Welche ESA-Mitgliedstaaten wehren sich gegen eine Reduzierung der Gewinnzuschlagsquoten?

VI. *Kontrollmöglichkeiten des Bundesrechnungshofes*

In einem früheren Gutachten des Bundesrechnungshofes zur Serienfinanzierung des Airbus war unter anderem gerügt worden, daß

1. der Bundesrechnungshof keine Außenkontrollen durchführen könne;
2. eine wirksame interne Kontrolle durch den Aufsichtsrat bei der Airbus Industrie nicht gewährleistet sei;
3. die Airbus-Risiken vorwiegend beim Bund liegen, und dort wo – scheinbar – eine Risikoverlagerung auf die Industrie erfolgte, z. B. bei Bürgschaften, dies nur gelungen ist, weil der Bund gleichzeitig an anderer Stelle neue, zusätzliche Verpflichtungen übernommen hat.
4. keine ausreichende Industriebeteiligung am Eigenkapital von MBB bestehe.

Welche der genannten Rügen des Bundesrechnungshofes treffen zwischenzeitlich nicht mehr zu?

24. Die Prüfung von Aufträgen zu Selbstkostenpreisen liegt nachkalkulatorisch zur Zeit noch in der Hand der Bundesländer (Ausnahme: Zellenbau der LRI).

    Teilt die Bundesregierung die Einschätzung oder kann sie diese begründet widerlegen, daß dieses Verfahren zu Interessenkollisionen führt, weil die Landesprüfer bei zu „scharfen" Kontrollen eine Abwanderung regionaler Unternehmen befürchten?

25. Mehreren Ausgaben des „Wehrdienstes" ist zu entnehmen, daß das BMWi und das BMVg unterschiedliche Auffassungen zur Frage der Prüfrechte des BRH bei Selbstkostenpreisen haben.

    Stimmen diese Meldungen? Worin liegen die Unterschiede? Wie beurteilt die Bundesregierung diesen Sachverhalt?

26. Die Befürworter einer Stärkung des BRH verweisen auf die USA, wo bereits weitgehende Prüfungsrechte des Rechnungshofes bei öffentlichen Aufträgen bestehen, und die Schweiz, wo entsprechende gesetzliche Grundlagen vorbereitet werden.

    Wie beurteilt die Bundesregierung diese Anstrengungen und Erfahrungen in den USA? Beabsichtigt die Bundesregierung die Kontroll- und Prüfrechte des BRH zu stärken, wie sehen die bisherigen Überlegungen aus, stimmt die Bundesregierung der weitverbreiteten Meinung zu, daß Prüfungskompetenzen an den BRH durch ergänzende Regelungen zur Bundeshaushaltsordnung nach dem Haushaltsgrundsätzegesetz übertragen werden könnten, und wann ist mit einer abschließenden Stellungnahme und einem rechtlichen Entwurf zu rechnen?

27. Hat die Bundesregierung Anstrengungen unternommen, um dem Bundesrechnungshof erweiterte Erhebungs- und Auskunftsrechte bei multinationalen Waffenprojekten zu ermöglichen? Wenn ja, wie sahen die Anstrengungen aus und welche Waffenprojekte betrafen sie? Bei welchen Rüstungs-, aber auch Zivilprogrammen wie Airbus- oder Weltraumprojekten ist eine Preis- und Kostenprüfungsmöglichkeit des BRH bisher vertraglich verankert worden? Bei welchen Projekten wurde darauf verzichtet und aus welchen Gründen?

28. In den USA wird die Einführung eines „Profitability Reporting Programs" rechtlich und organisatorisch vorbereitet, um umfassende, sich nicht nur auf punktuelle Mißstände konzentrierende Untersuchungen der Gewinnmöglichkeiten bei öffentlichen Rüstungsbeschaffungen zu ermöglichen. Hintergrund waren exorbitante Profitraten bei Rüstungsunternehmen; ähnlich hohe Gewinnraten konnten bei bundesdeutschen Rüstungsunternehmen mit Hilfe externer Bilanzanalyse nachgewiesen werden.

Wann gedenkt die Bundesregierung die Bürger/innen umfassend über die wirtschaftliche Verwendung von knappen Steuermitteln auch bei öffentlichen Aufträgen, insbesondere im Rüstungsbereich, zu informieren, welche Maßnahmen und Planungen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um wie die US-amerikanische Regierung ein Profitermittlungssystem bei Rüstungsunternehmen aufzubauen, wer wird der institutionelle Träger dieses Programms sein, und stimmt die Bundesregierung den Fragestellern zu, daß die zukünftige „Gewinnkontrollbehörde" realistischerweise alle drei Jahre Ergebnisse ihrer Recherchen und Ermittlungen veröffentlichen sollte?

Bonn, den 18. November 1988

Sellin
Hoss
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333